

**DIVISION 237**  
**NAVIRES DE MAINTENANCE EN MER**

**CHEAPITRE 237-1**  
**GÉNÉRALITÉS**

La présente division a pour objet d'assurer le transport en toute sécurité des membres du personnel industriel à bord des navires et de garantir leur sécurité lors des opérations de transfert du personnel.

**Art. 237-1.01. – Champ d'application.**

Les dispositions de la présente division s'appliquent aux navires qui transportent du personnel industriel.

Les enfants et les nourrissons sont interdits à bord des navires de maintenance en mer.

Les exigences de la division 215 « Habitabilité » applicables aux gens de mer et au personnel spécial ainsi qu'aux navires spéciaux sont applicables au personnel industriel et aux navires de maintenance en mer.

**Art. 237-1.02. – Définitions.**

Aux fins de la présente division, on entend par :

- « Navire de maintenance en mer » : tout navire à propulsion mécanique qui est utilisé pour transporter et accueillir des personnels industriels et autorisé à embarquer un nombre de personnes supérieur à douze sans que le nombre de passagers soit supérieur à douze ;
- « Personnel industriel » : désigne toutes les personnes qui sont transportées ou logées à bord afin d'effectuer des activités industrielles en mer, soit à bord d'autres navires, soit sur des installations en mer ;
- « Recueil IP » : désigne le Recueil international de règles de sécurité applicables aux navires qui transportent du personnel industriel adopté par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale, et tel qu'il pourrait être modifié ;
- « Activités industrielles en mer » : désigne la construction, l'entretien, le démantèlement, l'exploitation ou la réparation d'installations en mer pouvant servir notamment, mais pas exclusivement, à l'exploration et à l'exploitation de ressources par les secteurs de l'énergie liée aux hydrocarbures ou renouvelable, à l'aquaculture, à l'exploitation minière sous-marine ou à des activités similaires ;
- « Transfert du personnel » : désigne la séquence complète des opérations de transfert du personnel et de leur matériel en mer en provenance ou à destination d'un navire de maintenance en mer, et en provenance ou à destination d'un autre navire ou d'une installation en mer.

**CHEAPITRE 237-2**  
**NAVIRES DE MAINTENANCE EN MER D'UNE JAUGE BRUTE  
ÉGALE OU SUPÉRIEURE À 500**

**Art. 237-2.01. – Généralités.**

I. – Règles supplémentaires applicables aux navires auxquels ont été délivrés les certificats prévus par le chapitre I de la convention SOLAS :

1° Sauf disposition expresse contraire énoncée dans la présente partie, les navires qui transportent du personnel industriel doivent satisfaire aux prescriptions de la Convention SOLAS applicables aux navires de charge, ainsi qu'aux règles applicables du présent chapitre ;

2° Les navires qui satisfont aux prescriptions du 1° ci-dessus ainsi qu'aux règles applicables du présent chapitre sont considérés comme satisfaisant aux objectifs et aux prescriptions fonctionnelles énoncés dans les articles 237-2.06 à 237-2.13 du présent règlement.

II. – Règles supplémentaires applicables aux engins auxquels ont été délivrés les certificats prévus par le chapitre X de la convention SOLAS :

1° Les engins à grande vitesse à cargaisons auxquels ont été délivrés les certificats prévus par le chapitre X de la Convention SOLAS ne doivent pas transporter plus de 60 personnes à leur bord ;

2° Sauf disposition expresse contraire énoncée dans la présente division, les engins à grande vitesse transportant plus de 60 personnes à leur bord doivent satisfaire aux prescriptions du Recueil HSC 2000 qui s'appliquent aux engins à cargaisons ainsi qu'aux règles applicables de la présente division ;

3° Les engins qui satisfont aux prescriptions du 2° ci-dessus ainsi qu'aux règles applicables de la présente partie sont considérés comme satisfaisant aux objectifs et aux prescriptions fonctionnelles énoncés dans les articles 237-2.07 à 237-2.13 du présent règlement ;

4° Le transport de personnel industriel à bord d'engins à grande vitesse n'est pas considéré comme un voyage en transit, comme cela est spécifié dans la règle 1.9.1.1 du Recueil HSC 2000, et un permis d'exploiter un engin à grande vitesse est requis ;

5° Le terme « passager », chaque fois qu'il est utilisé dans les prescriptions applicables du Recueil HSC 2000, s'entend comme signifiant « personne à bord autre qu'un membre de l'équipage ».

#### **Art. 237-2.02. – Champ d'application.**

Sauf disposition expresse contraire, le présent chapitre s'applique aux navires de charge et aux engins à grande vitesse à cargaisons d'une jauge brute égale ou supérieure à 500, construits le 1<sup>er</sup> juillet 2024 ou après cette date et transportant plus de 12 personnels industriels.

Les navires de charge et les engins à grande vitesse à cargaisons, quelle que soit leur date de construction, qui, avant le 1<sup>er</sup> juillet 2024, n'ont pas été autorisés par l'administration à transporter plus de 12 personnels industriels compte tenu des recommandations élaborées par l'Organisation maritime internationale (1), doivent se conformer au présent chapitre et au Recueil IP et être certifiés conformément à ceux-ci avant de transporter plus de 12 personnels industriels à leur bord.

---

(1) Voir les Recommandations intérimaires relatives à la sécurité du transport de plus de 12 membres du personnel industriel à bord de navires effectuant des voyages internationaux (résolution MSC.418[97]).

#### **Art. 237-2.03. – Certificats et visites.**

Tout navire auquel s'applique le présent chapitre doit avoir à bord un certificat de sécurité pour navire transportant du personnel industriel en cours de validité.

Le certificat de sécurité pour navire transportant du personnel industriel doit être délivré à l'issue d'une visite initiale ou d'une visite de renouvellement à un navire qui satisfait aux prescriptions du présent chapitre.

Le certificat mentionné dans la présente règle doit être délivré soit par l'administration, soit par un organisme reconnu par elle conformément aux dispositions de la règle XI-1/1 de la Convention SOLAS.

Le certificat de sécurité pour navire transportant du personnel industriel doit être établi conformément au modèle défini par l'administration.

La validité du certificat de sécurité pour navire transportant du personnel industriel, les dates des visites et les visas doivent être harmonisés avec les certificats pertinents prévus par la règle I/14 ou X/3.2 de la Convention SOLAS, selon qu'il convient. Le certificat doit inclure la fiche d'équipement supplémentaire (modèle IP) défini par l'administration.

Le certificat de sécurité pour navire transportant du personnel industriel et la fiche d'équipement doivent être délivrés en plus des certificats pertinents délivrés en vertu de la règle XV/5.1.1 de la Convention SOLAS.

#### **Art. 237-2.04. – Définitions.**

Aux fins de la présente division, on entend par :

- a) « Transport » : désigne le transport ou le logement, ou les deux ;
- b) « Les systèmes essentiels » : désignent les systèmes mentionnés dans la règle II-2/21.4 de la Convention SOLAS ;
- c) « Local du personnel industriel » : désigne toute zone ou tout local dans lequel le personnel industriel est censé demeurer durant le voyage ou auquel il a accès.

#### **Art. 237-2.05. – Personnel industriel.**

I. – Objectif :

La présente règle a pour objet :

- 1° D'assurer la sécurité de l'exploitation du navire lors du transport du personnel industriel ; et
- 2° De garantir que les personnels industriels sont médicalement aptes au service et connaissent les dangers liés à l'environnement opérationnel, y compris les risques liés aux opérations de transfert du personnel.

II. – Prescriptions fonctionnelles :

Afin que l'objectif énoncé au I ci-dessus puisse être réalisé, les prescriptions fonctionnelles ci-après sont incorporées dans les règles du III de l'article 237-2.05. :

Des moyens doivent être prévus pour garantir que les personnels industriels :

- 1° Sont médicalement aptes au service ;
- 2° Sont capables de communiquer avec l'équipage du navire ;
- 3° Ont reçu une formation appropriée en matière de sécurité ;
- 4° Ont reçu, à bord, une formation de familiarisation en matière de sécurité propre au navire ; et
- 5° Ont reçu, à bord, une formation de familiarisation au dispositif et au matériel de transfert du navire.

III. – Règles :

1. Afin de satisfaire à la prescription fonctionnelle énoncée au 1° du II ci-dessus, tous les personnels industriels doivent être âgés de 16 ans ou plus et s'être vu délivré un avis d'aptitude au poste de travail tenant compte des risques inhérents à la navigation en mer. Cet avis attestant qu'il est physiquement et médicalement apte à remplir toutes les exigences du présent règlement doit être mis à la disposition du capitaine ;

2. Afin de satisfaire à la prescription fonctionnelle énoncée au 2° du II ci-dessus, tous les personnels industriels doivent posséder une connaissance adéquate de la langue de travail à bord afin d'être en mesure de communiquer efficacement et de comprendre les instructions données par l'équipage du navire ;

3. Afin de satisfaire à la prescription fonctionnelle énoncée au 3 du II ci-dessus, tous les personnels industriels doivent recevoir, avant l'embarquement, une formation ou un enseignement portant sur (2) :

3.1. La survie individuelle, qui suppose de :

- a) Connaître les types de situations d'urgence qui sont susceptibles de se produire à bord d'un navire ;
- b) Savoir utiliser le matériel de sauvetage individuel ;
- c) Connaître les mesures de sécurité pour sauter à l'eau depuis une certaine hauteur et survivre dans l'eau ; et
- d) Savoir monter à bord d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage à partir du navire et de l'eau en portant une brassière de sauvetage.

3.2. La protection contre l'incendie, qui suppose de connaître les types de risques d'incendie à bord des navires et les mesures de précaution à prendre pour prévenir les incendies ; et

3.3. La sécurité individuelle et les responsabilités sociales, qui supposent de :

- a) Comprendre l'autorité du ou de la capitaine ou de ses représentants ou représentantes à bord ;
- b) Respecter les instructions données par le personnel de bord ; et
- c) Comprendre les symboles, indications et signaux d'alarme ayant trait à la sécurité qui se trouvent à bord des navires.

4. Un personnel industriel ne pourra pas être transporté à bord d'un navire si le ou la capitaine n'a pas reçu les documents attestant que le membre en question a reçu une formation ou un enseignement qui satisfait à la présente règle.

5. Afin de satisfaire à la prescription fonctionnelle énoncée au 4<sup>o</sup> du II ci-dessus, tous les personnels industriels doivent, avant de quitter le port ou immédiatement après avoir embarqué, recevoir à bord une formation de familiarisation en matière de sécurité propre au navire, qui porte sur :

5.1. L'agencement du navire ;

5.2. L'emplacement des engins de sauvetage individuels, des postes de rassemblement et d'embarquement, des échappées d'urgence et des postes de secours ;

5.3. Les renseignements, symboles, indications et signaux d'alarme ayant trait à la sécurité ; et

5.4. Les mesures à prendre lorsqu'une alarme retentit ou qu'une situation d'urgence est déclarée.

6. Afin de satisfaire à la prescription fonctionnelle énoncée au 5<sup>o</sup> du II ci-dessus, tous les personnels industriels doivent, avant d'être transférés, recevoir à bord du navire une formation de familiarisation sur les procédures, les dispositifs et toute mesure de sécurité supplémentaire ou l'équipement du navire utilisés pour le transfert du personnel vers d'autres navires et/ou des installations en mer.

---

(2) Il pourra être considéré que les membres du personnel qui ont reçu une formation répondant aux prescriptions énoncées au paragraphe 5.5 des Recommandations relatives à la formation du personnel servant à bord des unités mobiles au large et à la délivrance des brevets, dont le texte figure en annexe à la présente résolution (résolution A.1079[28]) ou à d'autres normes de formation du secteur, telles que celles de la Global Wind Organisation (GWO), de l'Offshore Petroleum Industry Training Organisation (OPITO) et de la Basic Offshore Safety Induction and Emergency Training (accréditée par l'OPITO), satisfont aux prescriptions de la présente section.

#### **Art. 237-2.06. – Transfert du personnel en toute sécurité.**

##### **I. – Objectif :**

La présente règle a pour objet d'assurer la sécurité de toutes les personnes qui participent au transfert du personnel, y compris en prévoyant des moyens de transfert sûrs et appropriés et en garantissant la capacité de mener les opérations liées au transfert du personnel en toute sécurité.

##### **II. – Prescriptions fonctionnelles :**

Afin que l'objectif énoncé au I ci-dessus puisse être réalisé, les prescriptions fonctionnelles ci-après sont incorporées dans les règles du III de l'article 237-2.06 :

1. Il faut prévoir des moyens d'éviter les blessures lors du transfert du personnel.

2. Les dispositifs servant au transfert du personnel doivent être :

2.1. Conçus, construits et entretenus de manière à résister aux charges auxquelles ils sont soumis ;

2.2. Conçus et construits de manière à avoir un état de sécurité intrinsèque en cas de perte ou de réduction des fonctions associées ; et

2.3. Capables d'assurer le retour en toute sécurité des personnes transférées vers un lieu sûr après la perte de puissance.

3. Des moyens de maintien en position du navire doivent être prévus et disposés d'une manière qui permette de prévenir les accidents lors du transfert du personnel et qui soit adaptée au mode d'exploitation et aux interactions avec les autres navires ou avec les installations en mer.

4. Il faut prévoir des moyens de garantir que les renseignements sur le nombre du personnel industriel à bord et leur identité sont tenus à jour, afin que le nombre réel de personnes à bord soit connu par le capitaine à chaque instant.

##### **III. – Règles :**

1. Afin de satisfaire à la prescription fonctionnelle énoncée au 1 du II ci-dessus, les dispositions ci-après s'appliquent :

1.1. Les dispositifs et les engins de transfert du personnel doivent être tenus propres, être convenablement entretenus et être contrôlés régulièrement de façon à pouvoir être utilisés en toute sécurité ;

1.2. L'installation et l'utilisation des dispositifs de transfert du personnel doivent être supervisées par un officier responsable et être effectuées par du personnel dûment formé. Des procédures de sécurité doivent être établies et être suivies par les membres du personnel chargés d'installer et d'utiliser tout équipement mécanique ;

1.3. Il faut prévoir un moyen de communication entre l'officier responsable de la supervision et la passerelle de navigation ;

1.4. Tous les dispositifs de transfert du personnel doivent porter une marque permanente afin que chaque engin puisse être identifié dans le contexte des visites, de l'inspection et de la tenue des registres. Un registre de l'utilisation et des opérations d'entretien doit être conservé à bord du navire ;

1.5. Avant de commencer les opérations de transfert du personnel, il faut vérifier les dispositifs de transfert afin de s'assurer qu'ils fonctionnent correctement ;

1.6. Des dispositifs doivent être prévus pour permettre le libre passage, en toute sécurité, de tous les personnels industriels entre les dispositifs de transfert et l'endroit où ils sont transférés ou logés à bord ;

1.7. L'éclairage doit être alimenté par une source d'alimentation de secours et doit éclairer le dispositif de transfert du personnel, le plan d'eau sous le dispositif de transfert et le passage mentionné au 1.6 ci-dessus ;

1.8. La zone de pont servant au transfert du personnel doit être définie et exempte de toute obstruction ;

1.9. Une analyse de la sécurité au travail doit être effectuée au moment de la planification des opérations de transfert de personnel en mer et avant leur exécution. Cette analyse doit tenir compte des conditions environnementales ainsi que des limites de fonctionnement et de l'équipement ; et

1.10. Au moment de planifier le transfert du personnel, il faudrait prendre en considération les recommandations élaborées par l'Organisation maritime internationale (3) ou d'autres recommandations (4) jugées acceptables par l'administration.

2. Afin de satisfaire à la prescription fonctionnelle énoncée au 2 du II ci-dessus, les dispositifs de transfert du personnel doivent être conçus, construits, soumis à des essais et mis en place conformément aux normes (5) internationales approuvées par l'administration ou aux prescriptions d'une société de classification reconnue par l'administration de la manière prévue à la règle XI-1/1 de la Convention SOLAS.

3. Les dispositions ci-après s'appliquent également :

3.1. La conception des dispositifs de transfert du personnel doit être adaptée à l'agencement du navire ;

3.2. Il faut effectuer une analyse afin d'évaluer les défaillances des dispositifs de transfert du personnel et de tous les systèmes connexes, qui risqueraient de rendre inutilisables les dispositifs de transfert et/ou de compromettre la sécurité des personnes qui interviennent au cours du transfert. Cette analyse (6) doit :

3.3. Evaluer les effets des défaillances de tout l'équipement et de tous les systèmes résultant d'une défaillance de cause unique, à un incendie dans un espace quelconque ou à l'envasissement d'un compartiment étanche à l'eau qui pourrait rendre inutilisables les dispositifs de transfert ; et

3.4. Prévoir des moyens de garantir la possibilité d'utiliser les dispositifs de transfert du personnel et la sécurité de toutes les personnes qui interviennent au cours du transfert si les défaillances énoncées au 3.1 ci-dessus se produisent ; et

3.5. Si une défaillance de cause unique entraîne la défaillance de plus d'un élément d'un système (défaillance de cause commune), toutes les défaillances qui en découlent doivent être examinées conjointement. Si une défaillance entraîne directement d'autres défaillances, toutes les défaillances doivent être examinées conjointement.

4. Afin de satisfaire à la prescription fonctionnelle énoncée au 3 du II ci-dessus, il faut évaluer la capacité de manœuvre du navire ainsi que la nécessité de maintenir la position du navire sur la durée, de sorte à assurer l'utilisation correcte du système de maintien en position.

5. Afin de satisfaire à la prescription fonctionnelle énoncée au 4 du II ci-dessus, il faut établir des procédures en vue de garantir l'exactitude des renseignements sur le nombre et l'identité des membres du personnel à bord à tout moment.

---

(3) Voir les Recommandations sur la sécurité lors du transfert de personnes en mer (MSC MEPC.7/Circ.10).

(4) Par exemple, la dernière version des recommandations de l'IMCA M202 intitulées « Guidance on the transfer of personnel to/from offshore vessels and structures ».

(5) Voir les sections pertinentes de la norme EN 13852-1 : 2013.

(6) Une analyse appropriée peut être une analyse qualitative des défaillances (QFA) ou une analyse des types de défaillance et de leurs effets (FMEA) accompagnée de ses rapports connexes.

## **Art. 237-2.07. – Compartimentage et stabilité.**

### I. – Objectif :

La présente règle a pour objet d'assurer une stabilité suffisante du navire, tant à l'état intact qu'après avarie, compte tenu du nombre total de personnes à bord.

### II. – Prescriptions fonctionnelles :

Afin que l'objectif énoncé au I ci-dessus puisse être réalisé, le navire doit être équipé de cloisonnements étanches à l'eau et aux intempéries permettant d'assurer une stabilité suffisante du navire, tant à l'état intact qu'après avarie, compte tenu du nombre total de personnes à bord. La présente prescription fonctionnelle est incorporée dans les règles du III de l'article 237-2.07 et du IV de l'article 237-2.07.

III. – Règles supplémentaires applicables aux navires auxquels ont été délivrés les certificats prévus par le chapitre I de la convention SOLAS :

Afin de satisfaire à la prescription fonctionnelle énoncée au II2, les dispositions ci-après s'appliquent :

1. Lorsque le navire est autorisé à transporter plus de 240 personnes à son bord, il doit satisfaire aux prescriptions de la règle II-1/5 de la Convention SOLAS comme s'il s'agissait d'un navire à passagers, les personnels industriels étant considérés comme des passagers. Cependant, la règle II-1/5.5 de la Convention SOLAS n'est pas applicable ;

2. Le compartimentage et la stabilité après avarie doivent être conformes aux dispositions du chapitre II-1 de la Convention SOLAS lorsque le navire est considéré comme un navire à passagers et que les personnels industriels sont considérés comme des passagers, l'indice R étant calculé comme suit :

- 2.1. Lorsque le navire est autorisé à transporter plus de 240 personnes, l'indice R est R ;
- 2.2. Lorsque le navire est autorisé à transporter 60 personnes au plus, l'indice R est 0,8 R ; ou
- 2.3. Pour plus de 60 personnes, mais pas plus de 240, l'indice R doit être déterminé par interpolation linéaire entre les valeurs de R indiquées aux alinéas 2.1 et 2.2 ci-dessus

$$R = 1 - \frac{5}{N}$$

$$L_s + 2,5N + 15,225$$

Dans cette formule :

$$N = N_1 + 2N_2$$

$N_1$  = nombre de personnes pour lesquelles des embarcations de sauvetage sont prévues

$N_2$  = nombre de personnes (y compris les officiers et officières et les membres de l'équipage) que le navire est autorisé à transporter en plus de  $N_1$  ;

3. Lorsque les conditions de service sont telles qu'il est impossible dans la pratique de satisfaire aux prescriptions du 2 ci-dessus sur la base de  $N = N_1 + 2N_2$ , et lorsque l'administration juge que le degré de risque est suffisamment réduit, on peut adopter pour N une valeur plus faible, mais celle-ci ne doit en aucun cas être inférieure à  $N = N_1 + N_2$  ;

4. Dans le cas des navires auxquels s'applique le paragraphe 2.1 ci-dessus, les prescriptions des règles II-1/8 et II-1/8-1 de la Convention SOLAS et des parties B-2, B-3 et B-4 du chapitre II-1 de la Convention SOLAS s'appliquent comme s'il s'agissait de navires à passagers et que les personnels industriels étaient des passagers. Cependant, les règles II-1/14 et II-1/18 de la Convention SOLAS ne sont pas applicables ;

5. Dans le cas des navires auxquels s'appliquent les paragraphes 2.2 et 2.3 ci-dessus, sauf dans les cas prévus au paragraphe 6 ci-après, les dispositions des parties B-2, B-3 et B-4 du chapitre II-1 de la Convention SOLAS s'appliquent comme s'il s'agissait de navires de charge et que les personnels industriels étaient des membres de l'équipage. Cependant, il n'est pas nécessaire d'appliquer les prescriptions des règles II-1/8 et II-1/8-1 de la Convention SOLAS, et les règles II-1/14 et II-1/18 de la Convention SOLAS ne sont pas applicables ; et

6. tous les navires auxquels a été délivré un certificat en vertu des dispositions du présent Recueil doivent satisfaire aux règles II-1/9, II-1/13, II-1/19, II-1/20 et II-1/21 de la Convention SOLAS comme s'il s'agissait de navires à passagers.

**IV. – Règles supplémentaires applicables aux engins auxquels ont été délivrés les certificats prévus par le chapitre X de la convention SOLAS :**

Afin de satisfaire aux prescriptions fonctionnelles énoncées au II, les dispositions ci-après s'appliquent :

1° Le chapitre 2 de la partie B du Recueil HSC 2000 s'applique au lieu du chapitre 2 de la partie C du Recueil HSC 2000, à l'exception des règles 2.13.2 et 2.14 ;

2° Lors de l'application des dispositions du chapitre 2 du Recueil HSC 2000, le terme « passager » s'entend comme signifiant « personne à bord autre qu'un membre de l'équipage ». En outre, la masse de cette personne doit être considérée comme étant de 90 kg au lieu de 75 kg.

#### **Art. 237-2.08. – Installations de machines.**

##### **I. – Objectif :**

La présente règle a pour objet de garantir que les installations de machines sont en mesure d'assurer les fonctions requises afin que la navigation et le transport des personnes à bord s'effectuent en toute sécurité, aussi bien dans des conditions normales d'exploitation que dans des situations d'urgence, compte tenu du nombre total de personnes à bord.

##### **II. – Prescriptions fonctionnelles :**

Afin que l'objectif énoncé au I ci-dessus puisse être réalisé, les prescriptions fonctionnelles ci-après sont incorporées dans les règles du III et IV de l'article 237-2-08 :

1° Lorsque la capacité nécessaire pour que les installations de machines assurent les fonctions requises dépend du nombre de personnes à bord (comme dans le cas des dispositifs d'assèchement des cales), il faut prévoir la capacité supplémentaire nécessaire ;

2° Les appareils à gouverner doivent rester opérationnels à la suite d'un incident affectant les installations machines ; et

3° Les systèmes essentiels doivent être redondants ou isolés comme il se doit, ou les deux, de sorte à préserver la sécurité des personnes à bord après un incident qui toucherait les installations de machines, compte tenu du nombre total de personnes à bord.

**III. – Règles supplémentaires applicables aux navires auxquels ont été délivrés les certificats prévus par le chapitre I de la convention SOLAS :**

1° Afin de satisfaire à la prescription fonctionnelle énoncée au 1° du II ci-dessus, le navire doit être conforme aux dispositions de la règle II-1/35-1 de la Convention SOLAS comme s'il s'agissait d'un navire à passagers ;

2° Afin de satisfaire à la prescription fonctionnelle énoncée au 2° du II ci-dessus, dans le cas où le navire est autorisé à transporter plus de 240 personnes à son bord, il doit être conforme aux prescriptions de la règle II-1/29 de la Convention SOLAS comme s'il s'agissait d'un navire à passagers.

IV. – Règles supplémentaires applicables aux engins auxquels ont été délivrés les certificats prévus par le chapitre X de la convention SOLAS :

Afin de satisfaire aux prescriptions fonctionnelles énoncées au II ci-dessus, les dispositions du chapitre 10 de la partie B du Recueil HSC 2000 s'applique aux engins à passagers de la catégorie A au lieu du chapitre 20 de la partie C du Recueil HSC 2000.

**Art. 237-2.09. – *Installations électriques.***

I. – Objectif :

La présente règle a pour objet de :

1° Prévoir les sources d'énergie de secours capables d'assurer les fonctions requises des systèmes essentiels dans les situations d'urgence, compte tenu du nombre total de personnes à bord ; et

2° Protéger toutes les personnes à bord contre les dangers d'origine électrique.

II. – Prescriptions fonctionnelles :

Afin que l'objectif énoncé au I. ci-dessus puisse être réalisé, les prescriptions fonctionnelles ci-après sont incorporées dans les règles du III et du IV de l'article 237-2-09 :

1° L'alimentation en énergie de secours des systèmes essentiels doit être redondante ou isolée comme il se doit, ou les deux, de sorte à préserver la sécurité des personnes à bord après avarie, compte tenu du nombre de personnes à bord et du temps nécessaire pour évacuer le navire de manière ordonnée ; et

2° Des précautions doivent être prises contre les électrocutions, l'incendie et les autres dangers d'origine électrique.

III. – Règles supplémentaires applicables aux navires auxquels ont été délivrés les certificats prévus par le chapitre I de la convention SOLAS :

1. Afin de satisfaire à la prescription fonctionnelle énoncée au 1° du II ci-dessus, les dispositions ci-après s'appliquent :

1.1. Dans le cas des installations à bord de navires d'une longueur de plus de 50 mètres qui transportent 60 personnes au plus, les prescriptions de la règle II-1/42.2.6.1 de la Convention SOLAS s'appliquent en sus des prescriptions de la règle II-1/43 de la Convention ; et

1.2. Dans le cas des installations à bord de navires qui transportent plus de 60 personnes, la règle II-1/42 de la Convention SOLAS s'applique ;

2. Afin de satisfaire à la prescription fonctionnelle énoncée au 2° du II ci-dessus, dans le cas des installations à bord de navires qui transportent plus de 60 personnes, la règle II-1/45.12 de la Convention SOLAS s'applique.

IV. – Règles supplémentaires applicables aux engins auxquels ont été délivrés les certificats prévus par le chapitre X de la convention SOLAS :

Afin de satisfaire aux prescriptions fonctionnelles énoncées au II ci-dessus, la règle 12.7.10 du Recueil HSC 2000 s'applique.

**Art. 237-2.10. – *Locaux de machines exploités sans présence permanente de personnel.***

I. – Objectif :

La présente règle a pour objet de garantir que l'exploitation de locaux de machines sans présence permanente de personnel ne compromet pas la sécurité du navire ni celle des personnes à bord.

II. – Prescriptions fonctionnelles :

Afin que l'objectif énoncé I ci-dessus puisse être réalisé, les prescriptions fonctionnelles ci-après sont incorporées dans les règles du III de l'article 237-2.10 :

1. La sécurité des opérations doit être garantie dans les locaux de machines exploités sans présence permanente de personnel, compte tenu du nombre de personnes à bord ; et

2. Les locaux de machines exploités sans présence permanente de personnel doivent être équipés de systèmes de contrôle, de surveillance et d'alarme supplémentaires qui garantissent la sécurité des opérations, compte tenu du nombre de personnes à bord, afin d'assurer un degré de sécurité équivalent à celui des locaux de machines normalement surveillés.

III. – Règles supplémentaires applicables aux navires auxquels ont été délivrés les certificats prévus par le chapitre I de la convention SOLAS :

Afin de satisfaire aux prescriptions fonctionnelles énoncées au II ci-dessus, les navires qui transportent plus de 240 personnes à leur bord sont considérés comme des navires à passagers aux fins de la partie E du chapitre II-1 de la Convention SOLAS.

**Art. 237-2.11. – *Protection contre l'incendie.***

## I. – Objectif :

La présente règle a pour objet de satisfaire aux objectifs de la Convention SOLAS en matière de protection contre l'incendie, ainsi qu'aux principes fondamentaux du Recueil HSC 2000 en matière de protection contre l'incendie, compte tenu du nombre de personnes à bord.

## II. – Prescriptions fonctionnelles :

Afin que l'objectif énoncé au paragraphe 1 ci-dessus puisse être réalisé, les moyens de satisfaire aux prescriptions fonctionnelles de la Convention SOLAS en matière de protection contre l'incendie ou aux principes fondamentaux du Recueil HSC 2000 en matière de protection contre l'incendie, compte tenu du nombre de personnes à bord, sont incorporées dans les règles du III de l'article 237-2.11.

## III. – Règles supplémentaires applicables aux navires auxquels ont été délivrés les certificats prévus par le chapitre I de la convention SOLAS :

Afin de satisfaire aux prescriptions fonctionnelles énoncées au II ci-dessus et au 3 du II de l'article 237-2.08, les dispositions ci-après s'appliquent :

1. Lorsque le navire est autorisé à transporter plus de 240 personnes à son bord, les prescriptions du chapitre II-2 de la Convention SOLAS applicables aux navires à passagers qui transportent plus de 36 passagers s'appliquent ; et
2. Lorsque le navire est autorisé à transporter plus de 60 personnes à son bord, mais pas plus de 240, les prescriptions du chapitre II-2 de la Convention SOLAS applicables aux navires à passagers qui ne transportent pas plus de 36 personnes s'appliquent, étant entendu qu'il n'est pas nécessaire d'appliquer les règles II-2/21 et II-2/22.

## **Art. 237-2.12. – Engins et dispositifs de sauvetage.**

### I. – Objectif :

La présente règle a pour objet de prévoir des moyens suffisants et appropriés pour que l'abandon du navire et le repêchage des personnes se déroulent en toute sécurité.

### II. – Prescriptions fonctionnelles :

Afin que l'objectif énoncé au paragraphe 1 ci-dessus puisse être réalisé, les prescriptions fonctionnelles ci-après sont incorporées dans les règles du III et du IV de l'article 237-2.12 :

- 1° La capacité d'accueil des embarcations ou radeaux de sauvetage doit être suffisante pour recevoir toutes les personnes à bord ;
- 2° Il faut prévoir des engins de sauvetage individuels appropriés en quantité suffisante pour toutes les personnes à bord ;
- 3° Un espace suffisant pour le rassemblement et l'appel doit être garanti ;
- 4° Des dispositifs de communication et d'alarme à bord doivent être prévus pour transmettre des messages d'urgence à toutes les personnes à bord ; et
- 5° Il faut prévoir des moyens d'assurer le repêchage des personnes en toute sécurité.

## III. – Règles supplémentaires applicables aux navires auxquels ont été délivrés les certificats prévus par le chapitre I de la convention SOLAS :

Afin de satisfaire aux prescriptions fonctionnelles au II ci-dessus, les dispositions ci-après s'appliquent :

1° S'agissant des navires qui transportent plus de 60 personnes à leur bord, les prescriptions du chapitre III de la Convention SOLAS applicables aux navires à passagers qui effectuent des voyages internationaux autres que des voyages internationaux courts s'appliquent ;

2° Quel que soit le nombre de personnes à bord, les règles 2 et 19.2.3 du chapitre III de la Convention SOLAS ne s'appliquent pas ;

3° Le terme « passager », chaque fois qu'il est utilisé dans le chapitre III de la Convention SOLAS, s'entend comme signifiant « personnel industriel » comme le prescrit la règle XV/2.3 de la Convention SOLAS ;

## IV. – Règles supplémentaires applicables aux engins auxquels ont été délivrés les certificats prévus par le chapitre X de la convention SOLAS :

Afin de satisfaire aux prescriptions fonctionnelles énoncées au paragraphe 2 ci-dessus :

- 1° la règle 4.2.3 du Recueil HSC 2000 s'applique ;
- 2° la règle 8.4.3 du Recueil HSC 2000 s'applique, l'expression « locaux à passagers » s'entendant comme signifiant « local du personnel industriel ».

## **Art. 237-2.13. – Marchandises dangereuses.**

### I. – Objectif :

La présente règle a pour objet d'assurer le transport en toute sécurité des personnels industriels lors du transport et de la manutention de marchandises dangereuses à bord de navires auxquels a été délivré un certificat en vertu de la présente division, compte tenu du nombre total de personnes à bord.

## **II. – Prescriptions fonctionnelles :**

Afin que l'objectif énoncé au paragraphe 1 ci-dessus puisse être réalisé, il faut tenir compte de tout danger supplémentaire lié au transport et à la manutention de marchandises dangereuses et réduire au minimum les risques encourus par toutes les personnes à bord du fait de la nature de ces marchandises dangereuses. La présente prescription fonctionnelle est incorporée aux règles visées au III, IV et V de l'article 237-2.13.

**III. – Règles supplémentaires applicables aux navires auxquels ont été délivrés les certificats prévus par le chapitre I de la convention SOLAS :**

### **1. Généralités**

Le personnel industriel n'est autorisé à apporter des marchandises dangereuses à bord que si elles sont directement liées à l'exercice de leurs missions à l'extérieur du navire et si le ou la capitaine l'y a autorisé. Ces marchandises dangereuses doivent être considérées comme faisant partie de la cargaison et doivent être transportées conformément aux prescriptions de la partie A du chapitre VII de la Convention SOLAS.

### **2. Transport de marchandises dangereuses en colis**

Afin de satisfaire à la prescription fonctionnelle énoncée au II ci-dessus :

2.1. Pour les navires autorisés à transporter plus de 240 personnes à leur bord, la règle II-2/19.3.6.2 de la Convention SOLAS applicable aux navires à passagers qui transportent plus de 36 passagers s'applique ; et

2.2. Aux fins des prescriptions du Code IMDG, les navires qui sont autorisés à transporter plus de 240 personnes à leur bord doivent être considérés comme des navires à passagers, tandis que ceux qui sont autorisés à transporter 240 personnes ou moins à leur bord doivent être considérés comme des navires de charge.

### **3. Transport de marchandises dangereuses sous forme solide en vrac**

Afin de satisfaire à la prescription fonctionnelle énoncée au II ci-dessus :

3.1. Pour les navires autorisés à transporter plus de 240 personnes à leur bord, la règle II-2/19.3.6.2 de la Convention SOLAS applicable aux navires à passagers qui transportent plus de 36 passagers s'applique ; et

3.2. Aux fins des prescriptions du Code IMSBC, le personnel industriel est considéré comme du personnel dans le contexte de la protection du personnel.

### **4. Transport de produits chimiques liquides dangereux, de gaz liquéfiés et d'hydrocarbures**

4.1. Afin de satisfaire aux prescriptions fonctionnelles énoncées au II, lorsqu'ils transportent à la fois des produits chimiques liquides dangereux et/ou des gaz liquéfiés en tant que marchandise en vrac et des personnels industriels, les navires doivent soit disposer des certificats prévus par la partie B ou C du chapitre VII de la Convention SOLAS, soit être conformes et certifiés conformes à des normes qui ne soient pas inférieures à celles qui ont été élaborées par l'Organisation (7). En outre :

4.1.1. Le transport de produits toxiques, de produits à faible point d'éclair ou d'acides n'est pas autorisé lorsque le nombre total de personnes à bord est supérieur à 60 ;

4.1.2. Aux fins du transport du personnel industriel, les zones et les espaces du navire auxquels l'accès est interdit au personnel industriel doivent être clairement indiqués ;

4.1.3. Les dispositifs de transfert du personnel doivent être installés à l'extérieur de la tranche de la cargaison ;

4.1.4. L'accès aux dispositifs de transfert du personnel doit, dans la mesure du possible, être situé en dehors de la tranche de la cargaison ; et

4.1.5. L'embarquement ou le transfert du personnel et le chargement ou le déchargement de la cargaison ne doivent pas avoir lieu simultanément.

4.2. Afin de satisfaire aux prescriptions fonctionnelles énoncées au paragraphe 2, lorsqu'un navire transporte à la fois des hydrocarbures en tant que cargaison, tels que définis dans l'annexe I de MARPOL, et des personnels industriels, les prescriptions supplémentaires énoncées au paragraphe 4.4.1 ci-dessus s'appliquent.

### **4.3. Aux fins de la présente prescription :**

4.3.1. L'expression « produits à faible point d'éclair » désigne :

4.3.1.1. Les substances liquides nocives dont le point d'éclair ne dépasse pas 60 °C ;

4.3.1.2. Les hydrocarbures dont le point d'éclair ne dépasse pas 60 °C ; et

4.3.1.3. Les gaz liquéfiés pour lesquels un appareil de détection des vapeurs inflammables est requis, conformément au chapitre 19 du Recueil IGC ;

4.3.2. L'expression « produits toxiques » désigne :

4.3.2.1. Les produits chimiques dangereux auxquels la prescription particulière 15.12 du Recueil IBC s'applique ; et

4.3.2.2. Les gaz liquéfiés pour lesquels un appareil de détection des vapeurs toxiques est requis conformément au chapitre 19 du Recueil IGC ; et

4.3.2.3. Le terme « acides » désigne les produits chimiques dangereux auxquels la prescription particulière 15.11 du Recueil IBC s'applique.

4.4. En vue de satisfaire aux prescriptions fonctionnelles énoncées au II ci-dessus, lors du transport de gaz liquéfiés en vrac, aux fins des prescriptions du Recueil IGC, le personnel industriel est considéré comme un membre du personnel dans le contexte de la formation et de la protection du personnel.

V. – Règles supplémentaires applicables aux engins auxquels ont été délivrés les certificats prévus par le chapitre X de la convention SOLAS :

1. Les personnels industriels ne sont autorisés à apporter des marchandises dangereuses à bord que si elles sont directement liées à l'exercice de leurs missions à l'extérieur de l'engin et si le ou la capitaine les y a autorisés. Ces marchandises dangereuses doivent être considérées comme faisant partie de la cargaison et doivent être transportées conformément aux prescriptions de la partie D du chapitre 7 du Recueil HSC 2000.

2. Afin de satisfaire aux prescriptions fonctionnelles énoncées au II ci-dessus :

2.1. Aux fins du transport du personnel industriel, les zones et les espaces de l'engin auxquels l'accès est interdit au personnel industriel doivent être clairement indiqués ;

2.2. Le dispositif de transfert du personnel doit être installé à l'extérieur de la tranche de la cargaison ;

2.3. L'accès aux dispositifs de transfert du personnel doit, dans la mesure du possible, être situé en dehors de la tranche de la cargaison ; et

2.4. L'embarquement ou le transfert du personnel et le chargement ou le déchargement de la cargaison ne doivent pas avoir lieu simultanément.

---

(7) Se reporter au Recueil de règles relatives au transport et à la manutention de substances liquides nocives et potentiellement dangereuses à bord des navires de servitude au large (Recueil OSV sur le transport de produits chimiques) (résolution A.1122 [30]).

## **CHAPITRE 237-2**

### **NAVIRES DE MAINTENANCE EN MER D'UNE JAUGE BRUTE INFÉRIEURE À 500**

#### **Art. 237-3.01. – Généralités.**

1. Objectif :

La conception, la construction et la gestion de l'exploitation des navires de maintenance en mer sont adaptées pour tenir compte des caractéristiques particulières du service, sans que cela ne dégrade ni le niveau de sécurité des personnes embarquées, ni les conditions de travail et d'habitabilité de l'équipage.

2. Exigences essentielles :

Assurer des conditions de sécurité et d'habitabilité qui tiennent compte de la nature des opérations et du statut particulier des membres du personnel transporté.

Maîtriser les risques professionnels auxquels est exposé le personnel transporté du fait de sa présence et de son activité à bord, mais également compte-tenu des vitesses élevées associées à l'exploitation des installations en mer.

#### **Art. 237-3.02. – Champ d'application.**

Les règles du présent chapitre s'appliquent aux navires de maintenance en mer d'une jauge brute inférieure à 500 ne transportant pas plus de 60 personnes.

Les navires de maintenance en mer d'une longueur de référence inférieure à 24 mètres et transportant plus de 36 personnes autre que les membres d'équipage, dont le nombre de passagers est limité à 12, sont soumis aux dispositions des navires à passagers.

Les navires transportant plus de 60 personnes doivent se conformer aux dispositions du chapitre 2 de la présente division.

#### **Art. 237-3.03. – Règles applicables aux navires de maintenance en mer à l'exclusion de ceux à grande vitesse.**

Les présentes règles sont applicables aux navires de maintenance en mer tels que définis à l'article 237/1-02 à l'exclusion des navires de maintenance en mer à grande vitesse tels que définis à l'article 237/3-04.

1. Référentiel technique :

Les navires de maintenance en mer visés par la présente règle satisfont aux prescriptions applicables de la division 222, notamment les règles applicables aux navires spéciaux prévues aux articles 8.3.3 et suivants, sous réserve des modifications ou compléments prévus par les présentes règles et les dispositions de l'annexe 237-A1 intitulée « Prescriptions applicables aux navires de maintenance en mer ».

Lorsqu'il est fait mention, à titre de paramètre, d'un nombre de membres du personnel spécial, ce nombre inclut toutes les personnes à bord autre que les membres d'équipage.

2. Règles applicables aux navires de maintenance en mer d'une longueur de référence inférieure à 24m ne transportant pas plus de 36 personnes autre que les membres d'équipage :

#### **2.1 Sauvetage**

Les dispositions de la division 221 relatives aux engins de sauvetage et applicables aux navires à passagers qui effectuent des voyages autres que des voyages internationaux courts, s'appliquent à tout navire de maintenance en

mer visé par la présente règle. Le terme « passager » figurant dans ces dispositions de la division 221, doit s'entendre comme « passager + membre du personnel spécial + personnel industriel ».

3. Règles applicables aux navires de maintenance en mer ne transportant pas plus de 60 personnes et d'une longueur de référence supérieure à 24 mètres :

### 3.1 Stabilité à l'état intact

Le dossier de stabilité répond aux dispositions du point 3.2.3.1 modifiées, dans les conditions ci-dessous, par celles de la division 211 relative à la stabilité à l'état intact et après avarie du présent règlement :

- a) Les cas de chargement à prendre en compte sont ceux des navires à passagers d'une jauge brute inférieure à 500 ;
- b) Les critères de stabilité à l'état intact relatifs à la courbe des bras de levier de redressement satisfont à ceux des navires à passagers d'une jauge brute inférieure à 500 ;
- c) L'action simultanée du vent et du tassement des membres du personnel spécial, du personnel industriel et des passagers sur un bord ne dépasse pas 80 % de l'angle d'inclinaison correspondant à l'immersion du livet en abord du pont de franc-bord.

Le vent continu s'exerce perpendiculairement à l'axe du navire. A cette fin, le bras de levier dû au vent continu ( $Iw_1$ ) est calculé au moyen de la formule :

$$Iw_1 = P \cdot A \cdot Z / 1000 g \cdot \Delta(m)$$

Dans laquelle :

$$P = 244 \text{ (Pa)}$$

A = aire latérale projetée de la cargaison en pontée et de la partie du navire située au-dessus de la flottaison ( $m^2$ )

Z = distance verticale depuis le centre de A jusqu'au centre de l'aire latérale du navire située sous l'eau ou approximativement jusqu'à un point situé à la moitié du tirant d'eau (m)

$\Delta$  = déplacement (t)

g = accélération de la pesanteur ( $9,81 \text{ m/s}^2$ )

### 4. Marchandises dangereuses :

Le personnel industriel n'est autorisé à apporter des marchandises dangereuses à bord que si elles sont directement liées à l'exercice de leurs missions à l'extérieur du navire et si le ou la capitaine l'y a autorisé. Ces marchandises dangereuses doivent être considérées comme faisant partie de la cargaison et doivent être transportées conformément aux prescriptions de la division 222 et notamment son article 6.2.3.4.

Il faut tenir compte de tout danger supplémentaire lié au transport et à la manutention de marchandises dangereuses et réduire au minimum les risques encourus par toutes les personnes à bord du fait de la nature de ces marchandises dangereuses.

### **Art. 237-3.04. – Règles applicables aux navires de maintenance en mer à grande vitesse.**

Le présent article s'applique aux navires de maintenance en mer à grande vitesse d'une jauge brute inférieure à 500 :

- a) Capable d'atteindre une vitesse maximale conformément à l'article 1.4.30 du code HSC 2000 et supérieure ou égale à 20 noeuds ; et
- b) Ne transportant pas plus de 60 personnes.

#### I. – Lignes directrices concernant les prescriptions de sécurité applicables aux navires de maintenance en mer à grande vitesse :

Les navires de maintenance en mer à grande vitesse en voyage national sont soumis aux dispositions de l'annexe 237-A.1 intitulée « Prescriptions applicables aux navires de maintenance en mer ».

Les exigences du code HSC 2000 pour les engins à passagers de catégorie « A » s'appliquent aux navires de maintenance en mer à grande vitesse d'une jauge brute inférieure à 500 dans les conditions prévues à l'annexe 237-A.2 intitulée « Dispositions du recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse 2000, établies comme lignes directrices pour l'approbation des navires de maintenance en mer à grande vitesse ».

Les écarts réglementaires aux prescriptions de cette annexe peuvent être acceptés sous-réserve de l'étude préalable de la commission compétente et sans s'écartez des objectifs fixant le niveau de sécurité requis par la règle.

Pour l'application du code HSC 2000, l'expression « navire de maintenance en mer à grande vitesse d'une jauge brute inférieure à 500 » désigne tout engin à grande vitesse de la catégorie « A » qui :

1° est exploité sur un itinéraire où il a été établi à la satisfaction des Etats du port et du pavillon, qu'en un point quelconque, toutes les personnes à bord pourront très vraisemblablement être évacuées et récupérées en toute sécurité dans le plus court des délais suivants :

- a) à temps pour que les personnes se trouvant dans les embarcations ou radeaux de sauvetage ne soient pas atteintes d'hypothermie par suite d'une exposition au froid dans les conditions les plus défavorables prévues,
- b) un délai satisfaisant compte tenu des conditions de l'environnement et des caractéristiques géographiques de l'itinéraire, ou
- c) 4 heures ; et

2<sup>o</sup> ne transporte pas plus de 60 personnes.

Lorsque, dans le code HSC 2000, le nombre de passagers est indiqué à titre de paramètres, ce nombre inclut le nombre de personnes à bord à l'exclusion des membres de l'équipage.

Les exigences du code HSC 2000 applicables aux navires de maintenance en mer à grande vitesse d'une jauge brute inférieure à 500 sont complémentaires et doivent s'appliquer sans préjudice aux exigences du présent règlement.

## ARTICLE ANNEXE 237-A.1

### PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX NAVIRES DE MAINTENANCE EN MER D'UNE JAUGE BRUTE INFÉRIEURE À 500

#### Partie A

##### **Lignes directrices concernant la procédure de comptage des personnes à bord**

###### 1. Objectif :

L'organisation de l'assistance et la coordination du sauvetage en mer nécessite de connaître la situation des navires transportant des capacités d'emport et de transport en personnels.

###### 2. Exigences essentielles :

Toutes les personnes se trouvant à bord d'un navire de maintenance en mer doivent être comptées avant le départ du navire.

Avant le départ du navire, le nombre de personnes embarquées, à terre ou en mer, doit être communiqué au capitaine ainsi qu'à l'agent de la compagnie chargé de l'enregistrement des personnes ou à un système de la compagnie installé à terre, ayant les mêmes fonctions.

###### 3. Règles :

Les informations ci-après doivent être consignées pour tous les navires de maintenance en mer :

- les noms de famille des personnes à bord ;
- les prénoms ou leurs initiales ;
- la nationalité ;
- le sexe.

La compagnie s'assure que les informations sus-indiquées sont en tout temps facilement disponibles pour être communiquées aux services responsables de la recherche et du sauvetage en cas d'urgence ou à la suite d'un accident. La procédure de comptage est soumise à approbation auprès de l'autorité compétente.

Les systèmes d'enregistrement doivent satisfaire aux critères fonctionnels suivants :

- a) lisibilité : les données requises doivent être consignées dans un format facile à lire ;
- b) disponibilité : les données requises doivent être aisément disponibles pour les autorités désignées pour lesquelles les informations enregistrées dans le système sont pertinentes ;
- c) facilitation : le système doit être conçu de manière à éviter tout retard excessif lors de l'embarquement et/ou débarquement des personnes à bord ;

Les navires de maintenance en mer ne peuvent pas être exemptés des obligations prévues par le présent article.

#### Partie B

##### **Lignes directrices concernant le transfert des personnes entre les navires de maintenance en mer et les installations ou un navire en mer**

###### 1. Objectif :

L'objectif du présent chapitre est d'assurer la sécurité de tout le personnel industriel et de toutes les personnes participant au transfert de personnel, y compris les moyens de transfert appropriés et la capacité d'effectuer en toute sécurité les opérations liées au transfert du personnel industriel.

###### 2. Prescriptions fonctionnelles :

Afin d'atteindre l'objectif énoncé ci-dessus, les prescriptions fonctionnelles suivantes doivent être mises en œuvre :

2.1. Des moyens doivent être prévus pour éviter les blessures et les chutes à la mer pendant le transfert du personnel.

###### 2.2. Les moyens de transfert du personnel doivent être :

- 2.2.1. conçus, construits et entretenus pour résister aux charges auxquelles ils sont soumis ; et
- 2.2.2. capables de ramener la personne en lieu sûr après la perte d'énergie.

2.3. Des moyens de maintien de la position et de stabilisation du navire doivent être prévus et disposés de manière à prévenir les accidents pendant le transfert du personnel et sont adaptés au mode d'exploitation et aux interactions avec d'autres navires ou des installations en mer.

2.4. Des moyens et des procédures doivent être prévus pour veiller à ce que les informations sur le nombre de travailleurs à bord et leur identité soient tenues à jour afin de garantir que le nombre réel de personnes à bord soit connu en tout temps et notamment lors des opérations de transfert.

### 3. Règles :

3.1. Afin de satisfaire aux prescriptions fonctionnelles énoncées ci-dessus, les dispositions suivantes sont applicables :

1. Les appareils et les dispositifs de transfert de personnel doivent être maintenus propres et bien entretenus et doivent être inspectés régulièrement pour s'assurer qu'ils sont en bon état de fonctionnement.

2. La maintenance et l'utilisation des dispositifs de transfert du personnel doivent être supervisées par une personne responsable et exploités par un personnel dûment formé et familiarisé à l'équipement. Des procédures de sécurité doivent être établies et suivies par le personnel affecté à la maintenance et à l'utilisation des équipements de transfert.

3. Des moyens de communication doivent être prévus entre la personne responsable des opérations de transfert et la passerelle de navigation ou l'autre navire si le transfert se fait entre navires.

4. Tous les moyens relatifs au transfert de personnel doivent être identifiés de façon permanente pour permettre l'identification et l'inspection de chaque appareil et indiqués dans le registre. Un registre de l'utilisation et de l'entretien doit être tenu à bord du navire.

5. Avant toute opération de transfert de personnel, le bon fonctionnement des appareils doit être vérifié.

6. Des moyens doivent être prévus pour assurer un passage sûr et dégagé pour le personnel industriel lors des opérations de transfert.

7. L'éclairage doit être alimenté par la source d'alimentation de secours et doit éclairer le dispositif de transfert du personnel, le plan d'eau sous le dispositif de transfert et le passage spécifié au 6 ci-dessus.

8. L'aire de transfert sur le pont doit être désignée, identifiée et exempte d'obstacles.

9. Une analyse doit être effectuée avant toute opération de transfert permettant d'évaluer la possibilité d'une telle opération en toute sécurité. Cette analyse doit tenir compte des conditions environnementales ainsi que des limites opérationnelles de l'équipement.

10. Lors de la planification du transfert de personnel, il faut tenir compte des directives élaborées par l'organisation maritime internationale (8) et de toute autre directive reconnue par l'administration.

3.2. Afin de satisfaire aux prescriptions fonctionnelles énoncées au 2 de la présente partie, les modalités de transfert de personnel doivent être conçues, construites, testées et installées conformément à des normes reconnues par l'administration ou répondant aux exigences d'une société de classification habilitée par l'administration conformément aux dispositions de l'article 221-XI-1/01 du présent règlement.

En outre, les dispositions suivantes s'appliquent :

.1 La conception des moyens de transfert de personnel doit être adaptée au navire et à son exploitation.

.2 Une analyse doit être effectuée afin d'évaluer les défaillances des moyens de transfert de personnels et de tous les systèmes connexes, qui pourraient compromettre la disponibilité des moyens de transfert et/ou la sécurité de toutes les personnes concernées.

L'analyse doit :

- tenir compte des effets de la défaillance de tout l'équipement et de tous les systèmes en raison d'une défaillance unique, d'un incendie dans un espace quelconque ou de l'envahissement d'un compartiment étanche qui pourrait nuire à la disponibilité des dispositifs de transfert ; et
- fournir des solutions pour assurer la disponibilité du dispositif de transfert du personnel industriel et la sécurité de toutes les personnes concernées par de telles défaillances identifiées au « 1. Objectif ».

3.3. Afin de satisfaire aux prescriptions fonctionnelles énoncées au 2.3 de la présente partie, il convient d'évaluer la manœuvrabilité du navire ainsi que sa capacité à maintenir sa position à tout moment afin d'assurer le transfert du personnel en toute sécurité.

---

(8) Circulaire MSC-MEPC.7/Circ.10 Recommandations sur la sécurité lors du transfert de personnes en mer.

## Partie C

### **Lignes directrices concernant la formation du personnel industriel**

#### 1. Objectif :

Les navires de maintenance en mer doivent être exploités en toute sécurité pendant le transport, l'accueil et le transfert en mer du personnel industriel. Le personnel industriel doit être médicalement apte, formé et familiarisé

avec les dangers associés à l'environnement opérationnel, y compris les risques associés aux opérations de transfert de personnel.

## 2. Prescriptions fonctionnelles :

Afin d'atteindre les objectifs énoncés ci-dessus, des moyens doivent être prévus pour garantir que le personnel industriel :

- 2.1. Est médicalement apte ;
- 2.2. Est capable de communiquer avec l'équipage du navire ;
- 2.3. A reçu une formation appropriée en matière de sécurité ;
- 2.4. A reçu à bord une familiarisation spécifique à la sécurité du navire ; et
- 2.5. A reçu à bord une familiarisation avec les procédures et l'équipement de transfert du navire.

## 3. Règles :

Afin de satisfaire à la prescription fonctionnelle énoncée au paragraphe 2.1, tous les personnels industriels doivent être âgés de 16 ans ou plus et s'être vu délivré un avis d'aptitude au poste de travail tenant compte des risques inhérents à la navigation en mer. Cet avis attestant qu'il est physiquement et médicalement apte à remplir toutes les exigences du présent règlement doit être mis à la disposition du capitaine.

Afin de satisfaire aux exigences fonctionnelles énoncées au 2.2 de la présente partie, tout les personnels industriels doivent posséder une connaissance adéquate de la langue de travail à bord afin d'être en mesure de communiquer efficacement et de comprendre les instructions données par l'équipage du navire.

Afin de satisfaire à la prescription fonctionnelle énoncée au paragraphe 2.3, tous les personnels industriels doivent recevoir, avant l'embarquement, une formation ou un enseignement portant sur (9):

### 3.1. La survie individuelle, qui suppose de :

1. Connaître les types de situations d'urgence qui sont susceptibles de se produire à bord d'un navire ;
2. Savoir utiliser le matériel de sauvetage individuel ;
3. Connaître les mesures de sécurité pour sauter à l'eau depuis une certaine hauteur et survivre dans l'eau ; et
4. s'Avoir monter à bord d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage à partir du navire et de l'eau en portant une brassière de sauvetage ;

3.2. La protection contre l'incendie, qui suppose de connaître les types de risques d'incendie à bord des navires et les mesures de précaution à prendre pour prévenir les incendies ; et

### 3.3. La sécurité individuelle et les responsabilités sociales, qui supposent de :

1. Comprendre l'autorité du ou de la capitaine ou de ses représentants ou représentantes à bord ;
2. Respecter les instructions données par le personnel de bord ; et
3. Comprendre les symboles, indications et signaux d'alarme ayant trait à la sécurité qui se trouvent à bord des navires.

Un personnel industriel ne pourra pas être transporté à bord d'un navire si le ou la capitaine n'a pas reçu les documents attestant que le personnel en question a reçu une formation ou un enseignement qui satisfait à la présente règle.

Afin de satisfaire à la prescription fonctionnelle énoncée au paragraphe 2.4, tous les personnels industriels doivent, avant de quitter le port ou immédiatement après avoir embarqué, recevoir à bord une formation de familiarisation en matière de sécurité propre au navire, qui porte sur :

1. L'agencement du navire ;
2. L'emplacement des engins de sauvetage individuels, des postes de rassemblement et d'embarquement, des échappées d'urgence et des postes de secours ;
3. Les renseignements, symboles, indications et signaux d'alarme ayant trait à la sécurité ; et
4. Les mesures à prendre lorsqu'une alarme retentit ou qu'une situation d'urgence est déclarée.

Afin de satisfaire à la prescription fonctionnelle énoncée au paragraphe 2.5, tous les personnels industriels doivent, avant d'être transférés, recevoir à bord du navire une formation de familiarisation sur les procédures, les dispositifs et toute mesure de sécurité supplémentaire ou l'équipement du navire utilisés pour le transfert du personnel vers d'autres navires et/ou des installations en mer.

---

(9) Il pourra être considéré que les membres du personnel qui ont reçu une formation répondant aux prescriptions énoncées au paragraphe 5.5 des Recommandations relatives à la formation du personnel servant à bord des unités mobiles au large et à la délivrance des brevets, dont le texte figure en annexe à la présente résolution (résolution A.1079[28]) ou à d'autres normes de formation du secteur, telles que celles de la Global Wind Organisation (GWO), de l'Offshore Petroleum Industry Training Organisation (OPITO) et de la Basic Offshore Safety Induction and Emergency Training (accréditée par l'OPITO), satisfont aux prescriptions de la présente section.

## Partie D

### **Lignes directrices concernant l'application de la division 215 à bord des navires de maintenance en mer**

#### 1. Objectif :

La division 215 « Habitabilité » est applicable aux navires de maintenance en mer. Les exigences applicables aux gens de mer et au personnel spécial ainsi qu’aux navires spéciaux sont applicables au personnel industriel et aux navires de maintenance en mer.

#### ARTICLE ANNEXE 237-A.2

#### **DISPOSITIONS DU RECUEIL INTERNATIONAL DE RÈGLES DE SÉCURITÉ APPLICABLES AUX ENGINS À GRANDE VITESSE, HSC 2000, ÉTABLIES COMME LIGNES DIRECTRICES POUR L'APPROBATION DES NAVIRES DE MAINTENANCE EN MER À GRANDE VITESSE D'UNE JAUGE BRUTE INFÉRIEURE A 500**

La présente annexe est applicable aux navires de maintenance en mer à grande vitesse en voyage national tels que définis à l’article 237-3.04.

Les exigences du code HSC 2000, soit le recueil international de règles de sécurité applicable aux engins à grande vitesse, pour les engins à passagers de catégorie A s’appliquent aux navires de maintenance en mer à grande vitesse d’une jauge brute inférieure à 500 dans les conditions prévues à la présente annexe.

Les exigences du code HSC 2000 applicables aux navires de maintenance en mer à grande vitesse d’une jauge brute inférieure à 500 sont complémentaires et doivent s’appliquer sans préjudice aux exigences du présent règlement, notamment des dispositions prévues à l’article 237-3.04 et au modèle de certificat défini par l’administration applicable à tous les navires de maintenance en mer d’une jauge brute inférieure à 500.

Pour l’application du code HSC 2000, l’expression « navire de maintenance en mer à grande vitesse d’une jauge brute inférieure à 500 » désigne tout engin à grande vitesse de la catégorie « A » qui :

1° Est exploité sur un itinéraire où il a été établi à la satisfaction des Etats du port et du pavillon, qu’en un point quelconque, toutes les personnes à bord pourront très vraisemblablement être évacuées et récupérées en toute sécurité dans le plus court des délais suivants :

- à temps pour que les personnes se trouvant dans les embarcations ou radeaux de sauvetage ne soient pas atteintes d’hypothermie par suite d’une exposition au froid dans les conditions les plus défavorables prévues ;
- un délai satisfaisant compte tenu des conditions de l’environnement et des caractéristiques géographiques de l’itinéraire,
- ou 4 heures ; et

2° Ne transporte pas plus de 60 personnes.

Lorsque, dans le code HSC 2000, le nombre de passagers est indiqué à titre de paramètres, ce nombre inclut le nombre de personnes à bord à l’exclusion des membres de l’équipage.

#### **Conditions d’application du code HSC 2000**

##### **CHAPITRE 1<sup>er</sup>**

###### **GÉNÉRALITÉS ET PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES**

Le chapitre 1 est applicable sans adaptation à tous les navires de maintenance en mer à grande vitesse d’une jauge brute inférieure à 500.

Les navires de maintenance en mer à grande vitesse en voyage national sont approuvés conformément au Code HSC 2000 et aux exigences supplémentaires du présent règlement. Par conséquent, ils doivent être inspectés et certifiés comme s'il s'agissait d'engin à grande vitesse de 500 tonneaux de jauge brute ou plus, sans leur appliquer le règlement 336/2006 CE du 15 février 2006 et le chapitre IX de la SOLAS.

##### **CHAPITRE 2**

###### **FLOTTABILITÉ, STABILITÉ ET COMPARTIMENTAGE**

Les prescriptions relatives aux engins à passagers de la catégorie (A) s’appliquent aux navires de maintenance en mer à grande vitesse d’une jauge brute inférieure à 500.

Toutefois, les navires de maintenance en mer à grande vitesse d’une longueur inférieure à 45 mètres peuvent bénéficier des exceptions suivantes :

La règle 2.6.7 s’applique, mais limitée à 1/3 avant de la longueur de l’engin à sa ligne de flottaison. Dans cette zone, l’étendue des dommages doit être appliquée n’importe où, y compris à travers les principales cloisons étanches transversales. Dans les autres zones de l’engin à l’arrière du 1/3 avant de la longueur de la ligne de flottaison, le 2.6.7 doit s’appliquer étendu entre les cloisons étanches transversales principales de la quille au pont et du côté du navire.

L’exemption de la règle 2.6.7 n’empêche pas un navire de l’exigence donnée dans la règle 8.10.1.3 concernant la capacité suffisante des embarcations et radeaux de sauvetage.

La règle 2.6.9 s'applique, mais limitée au 1/3 avant de la longueur de la ligne de flottaison de l'engin. Dans cette zone, l'étendue des dommages doit être appliquée n'importe où, y compris à travers les principales cloisons étanches transversales. Dans les autres zones de l'engin, le 2.6.9 ne doit pas être appliquée.

La règle 2.6.10 s'applique, mais limitée au 1/3 avant de la longueur de la ligne de flottaison. Dans cette zone, l'étendue des dommages (telle que prescrite par les formules du 2.6.10.2) doit être appliquée n'importe où, y compris à travers les principales cloisons étanches transversales. Dans les autres zones de l'engin à l'arrière du 1/3 avant de la longueur de la ligne de charge, 2.6.10 ne doit pas être appliquée.

La règle 2.6.11 s'applique, mais limitée au 1/3 avant de la longueur de la ligne de flottaison de l'engin. Dans les zones restantes de l'engin à l'arrière du 1/3 avant de la longueur de la ligne de charge, 2.6.11 ne peut pas être appliquée.

La règle 2.13 « Flottabilité et stabilité après avarie de l'engin exploité avec tirant d'eau » est applicable à tous les navires de maintenance en mer à grande vitesse en voyage national. La commission compétente peut exempter les navires de maintenance en mer à grande vitesse en voyage national de l'application de la règle 2.13 sous réserve de l'application de la règle 2.15 et d'équiper les ponts de débarquement et les chemins d'évacuation d'un revêtement antidérapant.

Le calcul de tassement des passagers doit être appliqué aux navires de maintenance en mer à grande vitesse d'une jauge brute inférieure à 500.

## **CHAPITRE 3**

### **STRUCTURES**

Le chapitre 3 est applicable sans adaptation à tous les navires de maintenance en mer à grande vitesse d'une jauge brute inférieure à 500.

## **CHAPITRE 4**

### **LOCAUX HABITÉS ET MESURES D'ÉVACUATION**

Le chapitre 4 est applicable sans adaptation à tous les navires de maintenance en mer à grande vitesse d'une jauge brute inférieure à 500.

On entend par passagers toute personne à bord des navires de maintenance en mer à grande vitesse d'une jauge brute inférieure à 500 autre que les membres d'équipage. Par exemple : locaux des passagers = locaux passagers + locaux personnel industriel + locaux personnel spécial.

## **CHAPITRE 5**

### **SYSTÈMES DE CONDUITE**

Le chapitre 5 est applicable sans adaptation à tous les navires de maintenance en mer à grande vitesse d'une jauge brute inférieure à 500.

L'autorité compétente doit accorder une attention particulière à la fiabilité et disponibilité des systèmes de conduite des navires de maintenance en mer à grande vitesse en voyage national.

## **CHAPITRE 6**

### **MOUILLAGE, REMORQUAGE ET ACCOSTAGE**

Le chapitre 6 est applicable sans adaptation à tous les navires de maintenance en mer à grande vitesse d'une jauge brute inférieure à 500.

## **CHAPITRE 7**

### **PROTECTION CONTRE L'INCENDIE**

Le chapitre 7 est applicable à tous les navires de maintenance en mer à grande vitesse d'une jauge brute inférieure à 500, dans les conditions suivantes :

- la commission compétente peut exempter les navires de maintenance en mer à grande vitesse en voyage national d'une longueur de référence inférieure à 24 mètres de l'application intégrale de la règle 7.7.5.1, dès lors que l'une des deux pompes incendie a un débit supérieur ou égal à 15m<sup>3</sup>/h.
- tous les navires de maintenance en mer doivent avoir à bord au moins deux équipements de pompier conformes aux prescriptions de l'article 7.10.3.
- les prescriptions prévues aux articles 7.10.1.1, 7.10.1.2 et 7.10.2 sont rendues applicables aux navires de maintenance en mer à grande vitesse en voyage national.
- en cas d'application de la règle 7.13.3, une ronde de sécurité doit être organisée au maximum toutes les deux heures. Cette organisation doit être identifiée dans les procédures à bord.

Les personnels industriels ne sont autorisés à apporter des marchandises dangereuses à bord que si elles sont directement liées à l'exercice de leurs missions à l'extérieur de l'engin et si le ou la capitaine les y a autorisés. Ces marchandises dangereuses doivent être considérées comme faisant partie de la cargaison et doivent être transportées conformément aux prescriptions de la partie D du chapitre 7 du Recueil HSC 2000.

Il faut tenir compte de tout danger supplémentaire lié au transport et à la manutention de marchandises dangereuses et réduire au minimum les risques encourus par toutes les personnes à bord du fait de la nature de ces marchandises dangereuses.

Le navire doit satisfaire aux dispositions suivantes :

- les zones et les espaces de l'engin auxquels l'accès est interdit au personnel industriel doivent être clairement indiqués ;
- le dispositif de transfert du personnel doit être installé à l'extérieur de la tranche de la cargaison ;
- l'accès aux dispositifs de transfert du personnel doit, dans la mesure du possible, être situé en dehors de la tranche de la cargaison ; et
- l'embarquement ou le transfert du personnel et le chargement ou le déchargement de la cargaison ne doivent pas avoir lieu simultanément.

## **CHAPITRE 8**

### **ENGINS ET DISPOSITIFS DE SAUVETAGE**

Le chapitre 8 est applicable à tous les navires de maintenance en mer à grande vitesse d'une jauge brute inférieure à 500, dans les conditions suivantes :

- l'application de l'article 8.3.5.1 du code HSC 2000 (10 % brassières pour enfants) n'est pas obligatoire au regard de l'interdiction d'embarquer des enfants et des nourrissons à bord des navires de maintenance en mer.
- la commission compétente peut exempter tout navire de maintenance en mer à grande vitesse en voyage national d'une longueur de référence inférieure à 30 mètre de l'application de l'article 8.10.1.4 (emport d'un canot de secours) à condition de satisfaire, au moins, aux exigences des article 8.10.1.5.1 à 8.10.1.5.3. Si cette exemption est accordée, un essai doit être réalisé en présence de l'autorité compétente permettant de démontrer la capacité du navire à récupérer un homme à la mer.
- pour l'application de l'article 8.10.2, la commission compétente peut, compte tenu de la nature abritée des voyages et des bonnes conditions climatiques de la zone d'exploitation prévue, autoriser l'emport de radeaux de sauvetage gonflables réversibles ouverts conformes à l'annexe 11 du Code HSC 2000, à la place de radeaux de sauvetage conformes au paragraphe 4.2 ou au paragraphe 4.3 du Recueil LSA.

## **CHAPITRE 9**

### **MACHINES**

Seule la partie A du chapitre 9 et la règle 9.7 de la partie B sont applicables à tous les navires de maintenance en mer à grande vitesse d'une jauge brute inférieure à 500.

## **CHAPITRE 10**

### **DISPOSITIFS AUXILIAIRES**

Seules les parties A et C du chapitre 10 sont applicables à tous les navires maintenance en mer à grande vitesse en voyage national.

## **CHAPITRE 11**

### **DISPOSITIFS DE COMMANDE À DISTANCE, D'ALARME ET DE SÉCURITÉ**

Le chapitre 11 est applicable à tous les navires de maintenance en mer à grande vitesse en voyage national, à l'exclusion des articles 11.2.4 et 11.3.3.

## **CHAPITRE 12**

### **ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE**

Pour l'application du chapitre 12, seules les prescriptions applicables aux navires HSC 2000 de la catégorie « A » sont applicables aux navires de maintenance en mer à grande vitesse en voyage nationale.

## **CHAPITRE 13**

### **SYSTÈMES ET MATÉRIEL DE NAVIGATION DE BORD ET ENREGISTREURS DES DONNÉES DU VOYAGE**

Le chapitre 13 est applicable à tous les navires de maintenance en mer à grande vitesse en voyage national, sous réserve des aménagements suivants :

- les articles 13.2.5 et 13.2.6 ne sont pas applicables ;
- l'application de l'article 13.5.2 est recommandée ;
- l'article 13.15 (AIS) est exigée ;
- l'application de l'article 13.14 n'est pas exigée à bord des navires d'une longueur référence inférieure à 30 mètres ;
- l'application de l'article 13.16 (VDR) n'est pas exigée.

## **CHAPITRE 14**

### **RADIOCOMMUNICATIONS**

Le chapitre 14 est applicable sans adaptation à tous les navires de maintenance en mer à grande vitesse en voyage national.

## **CHAPITRE 15**

### **AGENCEMENT DU COMPARTIMENT DE L'ÉQUIPE DE CONDUITE**

Le chapitre 15 est applicable sans adaptation à tous les navires de maintenance en mer à grande vitesse en voyage national.

## **CHAPITRE 16**

### **SYSTÈMES DE STABILISATION**

Le chapitre 16 est applicable sans adaptation à tous les navires de maintenance en mer à grande vitesse en voyage national.

## **CHAPITRE 17**

### **CONDUITE, MANIABILITÉ ET FONCTIONNEMENT**

Le chapitre 17 est applicable sans adaptation à tous les navires de maintenance en mer à grande vitesse en voyage national.

## **CHAPITRE 18**

### **PRESCRIPTIONS RELATIVES À L'EXPLOITATION**

A l'exclusion de la partie C, le chapitre 18 est applicable sans adaptation à tous les navires de maintenance en mer à grande vitesse en voyage national.

## **CHAPITRE 19**

### **PRESCRIPTIONS EN MATIÈRE D'INSPECTION ET D'ENTRETIEN**

Le chapitre 19 est applicable sans adaptation à tous les navires de maintenance en mer à grande vitesse en voyage national.